

Irk Ferenc:

Közlekedésbiztonság ma

Előljáróban meg kell jegyezni, hogy ez a cím tulajdonképpen bizarr küssé. Hiszen miként lehet olyasmiről írni, ami valójában nincs, ami igazán sosem volt Magyarországon. De néhány évvel ezelőtt mégis sokkal inkább lehetett e kifejezést használni, mint manapság. Ahhoz sem férhet kétség, hogy e fogalmat mielőbb újból meg kell tölteni tartalommal.

E tanulmány előljáróban a jelenlegi helyzet rövid bemutatására vállalkozik — némi nemzetközi kitekintéssel. Ezt követően kísérletet tesz — szerzőjének negyed évszázados tapasztalataira, ismeretanyagára támaszkodva, a terjedelem adta korlátok között, azaz a teljesség igénye nélkül — az okok nyomába eredni. Végül felvázol néhány olyan sarokkővet, amely megvetése nélkül még csak remény sincs arra, hogy a jelenlegi mélypontról tartósan sikerüljön elmozdulni.



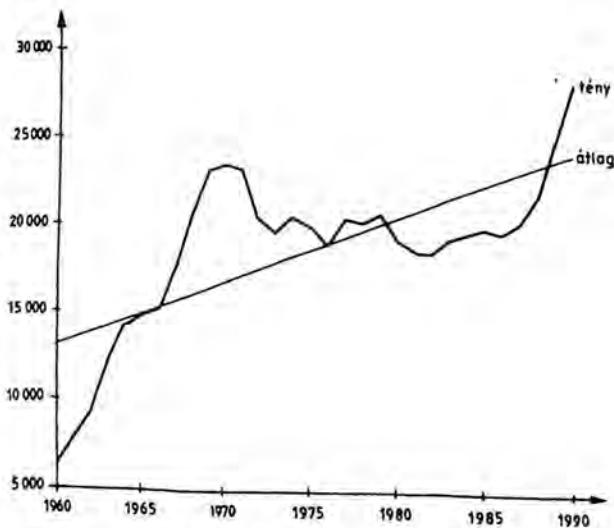
1. Baleseti helyzet a statisztika tükrében

Az elmúlt évben hazánkban majd' 28 ezer balesetben több mint 39 ezer ember halt és sérült meg. Az utóbbi húsz évben a gépjárműállomány csaknem két és félszeresére nőtt. Ezalatt a balesetek száma csak mintegy egynegyedével lett több. Ami — önmagában — nem is volna rossz eredmény. Anélkül, hogy ezt nemzetközi adatsorokkal vetnénk egybe, a húszéves számsor arra is figyelmeztet, hogy 1970—1983 között már egyszer sikerült elérni tartósnak ígérkező csökkenő tendenciát. Azóta azonban az irány megfordult, s lassuló motorizációs ütemmel egyre gyorsuló baleset- és halottszám jár együtt. Különösen aggasztó, hogy a balesetek kimenetelének súlyossága (nevezetesen: a halálos balesetek száma) a balesetszámnál is gyorsabban emelkedett. (Erről l. az 1. és 2. ábra.) 1988 óta az emelkedés igen jelentős, s átlépni látszik egy, a mai eszközökkel még kezelhető minőségi küszöböt. A balesetek súlyosságát mutatja a balesetszámra jutó halottszám. (Erről — már nemzetközi viszonylatban is — a 3. ábra szól.)

A nemzetközi egybevetés azt mutatja, hogy Magyarország legfeljebb északi vagy déli szomszédaival versenyképes. Európa sok szempontból felzárkózásra kismell országaitól helyenként több évtizedes távolságbán van. A legutóbbi néhány év óta

a korábbi fokozatos közelítés egyre inkább lávoldásba ment át, azaz lemaradásunk mértéke, késésünk növekszik.

A legveszélyeztetettebb csoportok között a járművezetők körében első helyen a kerékpáron közlekedők van-



1. ábra: Balesetek száma Magyarországon

nak, akiknek megsérülési valószínűsége majd' hússzorosa az autóbuszvezetőkének és csaknem háromszorosa a személygépkocsi-vezetőkének. Őket a másik két, kétkerekű vezetői csoport: a segédmotorkerékpárosok és a motorkerékpárosok követik. A gyalogosok legnagyobb veszélynek a személygépkocsikkal való összeütközések során vannak kitéve.

Az utóbbi években nemcsak a halálos balesetek száma növekedett, de e balesetek természetében is változások következtek be. Amíg korábban viszonylag legtöbb ilyen baleset a keresztező irányban haladó járművek összeütközése során történt, s a szembe haladó járművek ütközése csak a második helyen szerepelt, addig — 1987-től — a sor-

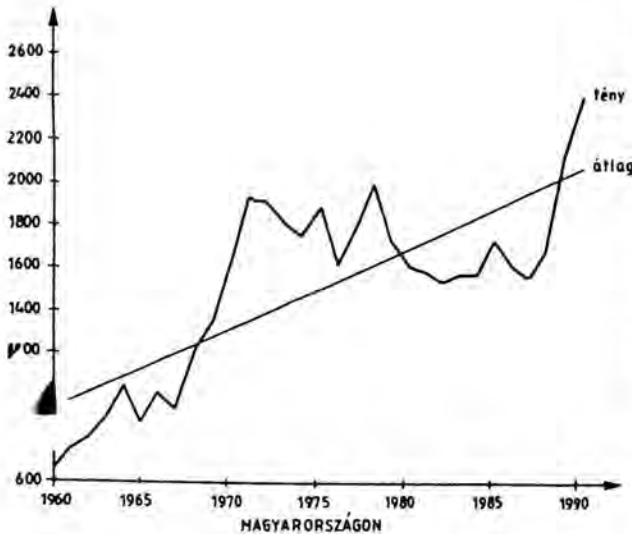
rend megfordult, s egyre nagyobb az utóbbi távolsága az előbbitől. Erős tempóban nő a farolások-felborulások halálos kimenetelű balesetek száma, nemkülönben az álló járműveknek ütközés során bekövetkező szerencsétlenségeké.

A gyalogosok körében korábban a 15–24 éves korcsoport volt leginkább kitéve a halálos baleseti veszélynek. 1988 óta fokozatosan átveszi a vezető szerepet az idősebb, 25–60 éves korcsoport. (Ez nem változtat azon a tényen, hogy a korcsoportokon belül az egy korévré eső halálos balesetek száma a fiatalabb korcsoportban továbbra is messze meghaladja az idősebbét.) Kedvező jelzésnek csak az a tény tekinthető, hogy az általános iskolai korcsoportokban a gyalogosokan belül nem következett be romlás az elmúlt néhány évben.

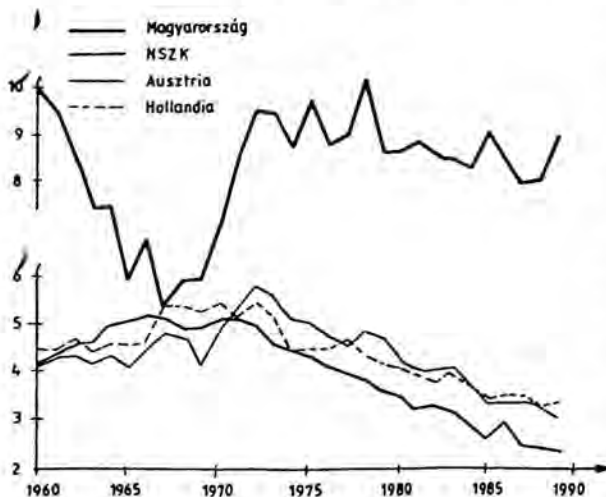
Egyetlen esztendő alatt is jelentős mértékben nőtt a járművezetők hibájából származó gyalogos elütések száma és aránya. Ez természetesen semmiféle statisztikai értékkel nem bírna, ha nem tudnánk:

● Egyrészt azt, hogy Magyarország épp azért van már-már reménytelenül lemaradva a fejletlen motorizált európai Nyugattól és Északtól, mert — azokkal összehasonlítva — nálunk igen magas a gyalogos elütéseknek mind a száma, mind az aránya, mindezekben belül a halálos kimenetelűek száma és aránya. A helyzet súlyosságát mutatja, hogy a gyalogos elütések mintegy kétharmada kijelölt gyalogos átkelőhelyen történt.

Bár a balesetek okozók minden kategóriájában történt az elmúlt évek során bizonyos emelkedés; a növekedés üteme a személygépkocsi-vezetők körében messze meghaladja a többiekét. Az általuk okozott balesetek száma az utóbbi öt évben majd' megkétszereződött: 9 ezerről 16 ezerre nőtt. A halálos kimenetelű balesetek növekedési tempója még ez az érték is meghaladja: az 1986-os 643-ról 1990-ben 1242-re nőtt. Noha a személygépkocsi-vezetők esetében a baleseti „okok” között első helyen szerepel a sebesség nem megfelelő alkalmazása; az ún. abszolút gyors-hajtás, tehát a halóság által — legálábbis szándékuk szintjén — szigorúan üldözött szabályszegés, azonban ez a balesetek szintjén a gyors-hajtási okoknak alig éri el a 10%-át. A fennmaradó kilenczed



2. ábra
Balesetben meghaltak száma Magyarországon



3. ábra
100 balesetre jutó meghaltak száma négy országban

rész az ún. relatív gyorshajtások körébe tartozik.

A balesetet okozó járművezetők közül messze kiemelkedik a fiatal, 19—30 éves korcsoport; sőt a növekedés is ebben a kategóriában a legjelentősebb. Vezetési gyakorlat szempontjából relatíve legveszélyesebb az 1-2 éves gyakorlattal rendelkezők csoportja.

Noha az alkoholszondás ellenőrzések száma a korábbi évekhez képest emelkedett (bár az 1988-as szintet nem érte el), az *iltasan* okozott balesetek száma az ország nagyobb részében emelkedett — volt, ahol több mint 30%-kal. Csaknem minden ötödik halálos kimenetelű és a baleseteknek lényegében változatlan, 15% körül ingadozó arányát okozták az ittas személyek.

Nem érdektelen megvizsgálni, hogy milyen jelentős szerepet játszanak az éjszakai balesetek. Egy másik céltanulmányból származó információk közül a legfontosabbak a következők: Az éjszakai balesetek aránya a legutóbbi néhány évben fokozatosan növekszik. Ez a részarány 1986-ban 27,0, 1987-ben 26,9, 1988-ban 27,6, 1989-ben 29,6, 1990-ben 31% volt. A jelenség annál aggasztóbb, mivel éjszaka — egybevágva a nemzetközi adatokkal — hazánkban is sokkal súlyosabb a balesetek kimenetele, mint nappal: 1990-ben a nappali sérülteknek 6,1, az éjszakaiaknak 11,7%-a volt halálos kimenetelű. Csekély mértékben a súlyos sérülések aránya is nagyobb éjjel, mint nappal.

● A gyalogosgázolás gyakorisága éjjel egyharmadával több, mint nappal; a halottaknál a részarány több mint kétszeres. Egyébként *gyalogosgázolás következtében éjjel több ember hal meg, mint nappal.*

● Az álló járművek ütközés következtében elszenvedett sérülések száma *éjjel majd' annyi, mint nappal*, a részarány éjjel kétszerese a nappaliénak; *éjjel kétszer annyi ember hal meg, mint nappal*, az arány pedig több mint kétszerese a nappaliénak.

● Az utóbbi két, kiemelten kedvezőtlen helyzet 1989-ben, ill. 1990-ben alakult ki. A vizsgált időszak elején még mindkét alcsoportban nappal többen haltak meg, mint éjjel. Más megfogalmazással: 1990 közismerten súlyos baleseti helyzete az éjszakai álló járműnek ütközések és a gyalogosgázolások következtében megnö-

vekedett baleseti és halottszámban jól mérhető. E két kategóriában a rosszabbodás messze meghaladja az állagot.

A balesetet okozók körét a baleseti kimenetellel egybevetve megállapítható, hogy

● a személygépkocsi-vezetők hibájából éjjel több ember hal meg, mint nappal, bár éjjel „csak” feleannyi személyi sérülést okoznak, mint nappal;

● ugyancsak felülreprezentáltak az éjszakai balesetek okozói között a pótkocsi teherautók és a nyergesvontatók, valamint a vontatók vezetői;

● általában mindenki relatíve súlyosabb balesetet okoz éjjel, mint nappal (azaz a meghaltak aránya a sérülteken belül éjjel mindenütt nagyobb, mint nappal);

● ma már az éjjel balesetokozóként meghalt gyalogos száma meg egyezik a nappalival. (Öt évvel korábban még volt valami kapcsolat a forgalom sűrűségével. A reális képhez hozzátartozik az is, hogy külföldön is — relatíve — igen sok az éjszakai baleset, s ezek ott is súlyosabbak a nappaliakénál. Egy 1990-es Volvo-gyári tájékoztatás szerint az éjszakai baleseti okok 2—3-szorosa a nappaliénak.

2. Az okokról

A csoportosítást hagyományosan három, egymással összefüggő dimenzióban látszik célszerűnek elvégezni. Ezek: az ember pszichés és szociális háttérháza, a járműpark, s végül a fizikális környezet.

2.1. Az emberi tényezőkről

Könyvtárnyi irodalom szól az emberi viselkedést meghatározó tényezőkről, az emberi alkalmazkodás korlátairól, zavarairól, ezek okairól. Mégis, amikor egy-egy konkrét probléma magyarázatára lenne szükség, a legtöbb esetben az elméletek csődöt mondanak. Miként egyedi, úgy lömejelenségi szinten is bátran kijelenthetjük: a legtöbb esetben csak sőtétben lapogatódzunk, s valójában állítványaink zömét empirikus úton csupán részben vagy egyáltalán nem tudjuk bizonyítani. A statisztika ugyanis korántsem mindig jó lancsdadó. Olykor — minden elméleti tisztánlátás ellenére — a gyakorlatban, konkrét esetekben igen nehéz meg-

határozni, hogy melyek az egymással összefüggő és az egymástól függetlenül változók. Ezen túlmenően maga a statisztikai sokaság is olyan, hogy általában meglehetősen hosszú idősről figyelembevételére van szükség annak kimondásához: a vizsgált esetben az eltérések a valószínűség magas fokán szignifikánsak. Különösen csúján kell bännünk az okságinak nevezett összefüggések kezelésével, mert lehet, hogy csak véletlenszerű együtt (vagy egyidejű) előfordulással állunk szemben.

Mindezek előrebocsátása mellett tesztek rövid kísérletet a jelenlegi baleseti helyzet néhány vélemezett mozgásláruzájának bemutatására. Szerintem a legfontosabbak a következők:

● Nem tekinthető véletlennek, hogy Európa e régiójában lényegesen több és súlyosabb kimenetelű baleset következik be, mint Nyugaton vagy Északon. Az sem véletlen, hogy Északról Dél felé ez a rosszabbodás csakúgy megfigyelhető, mint — egyazon szélességi körön vagy zónában — Nyugatról Kelet felé.

● Ebben az eltérésben keverednek a közlekedő emberrel kapcsolatos emberi tényezők az országos kulturális, etikai tradícióval, jelenlegi értékrendszerével (ideértve a prioritásokat és rangsorolásokat), viselkedés-kultúrájával, szociális kapcsolatrendszerével, a hatalom által kijelölt és a lakosság többsége által elfogadott vagy legalábbis nem kifogásolt (esetleg ignorált) prioritásokkal.

● Amí a kulturális és értékrend beli hagyományokat illeti: két tényezőt látszik fontosnak kiemelni. Elsőként arra utalok, hogy ebben az országban hagyományosan az anyagi értékek elsőbbséget élveztek az egészséggel, testi épség védelmével összefüggő értékekkel szemben. Számos, az egyének önmaga ellen csakúgy, mint mások ellen irányuló — a közlekedésben jórészt a lehetséges következményeket tekintve tudatlanul sükán maradó — agresszívítása, sorsrontása erre vezethető vissza.

● A műveltség szintén szerepet játszik abban, hogy az egyén egy-egy konfliktushelyzetből milyen kiutat akar és képes találni. Aligha véletlen, hogy itthon és külföldön minden ilyen irányú mérés azt mutatja, hogy

az iskolai végzettség növekedése fordítottan arányos a balesetekben való részvétellel, illetve annak gyakoriságával.

● Ugyancsak rég felismert (bár empirikusan igencsak nehezen bizonyítható) az az összefüggés, ami egy ország vezelési stílusa és a közlekedők egymással szembeni magatartása között áll fenn. Ma már nyilvánvaló, hogy a diktatúra az emberekben más viselkedési sémákat, problémamegoldási, -kezelési formákat alakított ki, mint a demokráciáé. S ez, az évtizedek alatt mélyen rögzült beállítódás a viszonyok változásával együtt nem változik meg gyorsapásra. Egyre inkább úgy lünek: csak egy demokráciában születő új nemzedék lesz képes a megváltozott környezetet jólétszabályait magáévá tenni; csak majd ez a nemzedék léphet be képtelenül az ígért földjére.

● Az is előfordul, hogy egy jelenség több, egymást erősítő kedvezőtlen hatás eredője. Úgy lünek, hogy a már tárgyalt és a még tárgyalandó tényezők mellé sorolódik egy, azoktól ókságilag mindenképp független elem: nevezetesen az, hogy a magyar motorizáció most jutott abba a stádiumba, amikor valamilyen gépkocsit minden ember birtokba tud venni — feltéve, hogy átmegey a vezetőképze vizsgán. Sőt olykor anélkül is, ha nem jelent különösebb kockázatot büntetlenül jogosítvány nélkül autót vezetni. Ily módon olyan, a környezethez alkalmazkodni képtelen és nem akaró rétegek is a volárhoz ülnek, akiknek korábban erre nem volt módjuk. Megfigyelhető, hogy a nyugati országokban is a motorizáció egy adott szintjén kezdett kezelhetlenné válni a közlekedézbiztonsági helyzet és elviselhetlenné válni a sok halott, meg sérült. A külföldi tapasztalatok ugyanakkor arra is biztatnak: lehet és érdemes e jelenség ellen fellépni; nemkülönben arra is, hogy ez az egyébként „alulszocializált” társadalmi réteg is — bizonyos, az elviselhetőség szintjéig terjedő mértékben — rövid idő alatt képes alkalmazkodni az elvárásokhoz. (Aki pedig nem, az kiszikelektőlódik a baleseti és — ha van — a jól működő forgalomellenőrzési szűrőn.)

● Külföldi kutatások ugyancsak utaltak arra, miszerint a jogbiztonság és az önkéntes jogkövetés között

szoros összefüggés van. Nem kell különösebben hangsúlyozni azt, hogy az elmúlt évtizedekben a hatalom és az alattvalók közötti folyamatos volt a szembenállás. Többek között erre vezethető vissza a rendőrség és a lakosság közötti feszült viszony. Ez a rendőrség az ún. rendszerváltás kezdetén elbizonytalanodott, hiszen elvesztette addigi szilárd lámaszát. A szerepében látszólag többé-kevésbé hasonló a világon mindenütt a jogérvényesítés végrehajtójának képeben jelennek meg a lakosság előtt. Csak rövid ideig húzódnak a háttérbe vagy billenhet ki (pl. egy rendőrsztrájk alkalmából) e szerepből anélkül, hogy ennek a biztonságra ne lenne káros hatása. Ez a rendőrség lényegében 1988-tól a szerepét kereste, s csak 1991-ben találhatott rá az új viszonyok között elfogadható viselkedési formákra. Bár az államapparátus ezen idő alatt végig működött, azonban messze volt a nyugalmi állapottól. Ebben a zűrzavaros időszakban az emberek jelentős része vélhette úgy, hogy a korábbi jog „kiment a divatból”, s a szabadságot összelévesztette a szabadossággal. S mindez viszonylag hosszú időn át büntetlenül lehetett. Mindennek közvetett bizonyítéka a közlekedési szabálysértések miatt helyszínen megbírságot, illetve szabálysértési eljárás alkalmával elmarasztalt emberek számának alakulása, amit a következő táblázat szemléltet.

| Év | Közlekedési szabálysértések miatt | |
|-----------|-----------------------------------|------------------------------|
| | helyszínen megbírságotlalt | eljárás során elmarasztaltak |
| s z á m a | | |
| 1986 | 966 545 | 135 999 |
| 1987 | 1 036 189 | 151 706 |
| 1988 | 1 032 426 | 150 155 |
| 1989 | 684 909 | 116 555 |
| 1990 | 662 631 | 92 691 |

Megjegyzésként csak annyit: valószínűleg egyetlen ország sem viselné el büntetlenül, ha máról holnapra az utakról eltűnik a rendőrség, s egyik évről a másikra a helyszíni bírságolások száma majd' a felére esik vissza. Különösen egy olyan országban, ahol az emberek jelentős részénél a jogkövetés alapja számos esetben nem az emberi habitusból származó, tehát önkéntes norma-követési készség, hanem a kényszer,

az előírások megszegésének következményeitől való félelem. A hatalom bizonytalankodásai így csapódnak le az utakon.

● Hangsúlyozni szeretném: az utóbb említett normalizálás csak a baleseti helyzet romlásának, és ennek is csak egyik magyarázatául szolgálhat. A rendszerváltás kezdeté előtti rossz helyzetnek, az akkori lemaradásnak részint a korábban említett tényezők szolgálhatnak magyarázatul; részint a következőkben tárgyalandók húzódnak meg a háttérben. Hangsúlyozandó: ezeket jelenleg is változatosan építjük tovább, megváltoztatásuk — még ha a hatalom erőfeszítései máról holnapra elérnék is a kívánatos szintet — hosszú időt vesz igénybe. (Ami természetesen közvetve azt is jelenti, hogy minél később kezdődnek meg ezek a változtatások, annál tovább húzódnak a következmények kedvező alakulásának megindulása.)

2.2. A járműparkról

Erről a kérdésről elsősorban aadottság-szinten érdemes említést tenni. Nem lehetünk ugonyas más, mint-hogy tudomásul vesszük: az országban nemcsak benzinfaló és környezetszennyező járművek vannak túlsúlyban, hanem, hogy ezek többsége járműbiztonsági szempontból is több évtizedes lemaradásban van a korszerű autóktól.

Ez utóbbiak örvendes számban kerülnek be az országba. Esetükben elsősorban az a probléma, hogy csak egy szük, lehetőse része tudja megfizetni (s így közvetve aki gazdagabb, annak több joga lesz az élethez), hanem az is, hogy az átállás meglehetőse nehézségeket jelez. Minden ilyen irányú felmérés azt mutatja, hogy az új, erős, gyors szemlélyautókat vezetői a balesetekben felülreprezentáltak. Bár nálunk a

rendszerültetés nem idézett elő olyan katasztrófális romlást a baleseti statisztikában, mint Németország egykori NDK-térfelén. (Az csak zárójelben említtem meg, hogy sem az előző, sem a jelenlegi magyar kormány semmit nem tett annak érdekében, hogy a lakosság a korszerű, biztonságos (s nem mellékesen egyúttal környezetkímélő és energia-takarékos) járműveket részesíthesse vásárlásainál előnyben.

2.3. A környezetről

Itt elsősorban az úthálózatról kell szót ejteni. A hazai baleseti helyzet alakulása ugyanis szoros összefüggésben van és lesz azzal, hogy milyen ütemben készülnek autópályák, ill. ilyen jellegű, a szembe jövő forgalmat különválasztva fogadó útpályák. Nemkülönben azzal is, hogy mennyire fog erre a forgalom áttérni. (Ha túl nagy lesz a koncessziós autópályák úthasználati díja: a közlekedők jelentős része a közelükben futó veszélyesebb utakat fogja használni.) Külföldi állítások szerint az autópályákhoz képest mintegy 25–30-szoros a halálos szerencsétlenség veszélye a kétirányú forgalmú utakon.

3. Szempontok a holnap közlekedésbiztonságához

Az a külföldi tapasztalatokból kikövetkeztelhető, hogy ha semmi sem történik, akkor is egy bizonyos időn át tartó romló tendencia után javulás fog bekövetkezni. Nagy kérdés azonban, hogy erre meddig kellene várni. S addig a baleseteknek milyen súlyos, már-már nemzeti sorscsapászerű következményei lennének.

Sajnos — bármennyire is fatalisztikusnak tűnik ez az alternatíva — ezzel is számolni kell. Már hosszabb ideje ugyanis ez az irányadó. Évek óta gyakorlatilag egyetlen, a nyugati országokban jól bevált módszerhez sem folyamodik a kormány közlekedésbiztonságért felelős több tárcaja. Pedig a meglévő lehetőségek kihasználására annál inkább szükség volna, hisz' a beavatkozási lehetőségek közül — legalábbis elvileg — többet már kimerítettünk, a még rendelkezésre állók nagy része hosszabb időt vesz igénybe, s a felállás költségigényes.

Világosan látni kell a következőket:

● A balesetek csökkentése iránti intézkedéseket két oldalról lehet ösztönözni, a korábbi aktivitást fokozni: egyrészt kormányzati, másrészt lakossági oldalról. Különösen kedvező, ha a fennálló helyzet ürheletlenségének felismerése és a változtatási igény egyidejűleg mindkét fél részéről megfogalmazódik. Ma az ország lakossága csakúgy, mint vezetése más problémákkal van elfoglalva. Az élet, a testi épség veszélyeztetése nincs a figyelem előterében.

● Erre (is) visszavezethető, hogy a lakosság nem érzékeli sem a helyzet ürheletlenségét (pontosabban: fatalista módon beletörődik a veszélybe, s ami még ennél is rosszabb, a kockázatot nem is éli meg veszélyként), sem azt, hogy mit lehetne tenni a biztonság fokozása érdekében. A hatalom pedig évek óta gyakorlatilag semmit nem tesz a biztonság fokozása érdekében. Vélhetőleg ezen, a számára kényelmes állásponton nem is fog mindaddig változtatni, amíg ki nem alakulnak azok a nyomás-gyakorló csoportok, amelyek lakossági támogatással rá tudják kényszeríteni a kormányzatot, az érintett minisztériumokat részint a már meglévő biztonsági előírások — egyes esetekben törvényekben deklarált — végrehajtására, másrészt újabb intézkedések létrehozására.

● Azt is világosan látni kell, hogy az intézkedéseknek elsősorban a környezet biztonságosabbá tételére, a baleset elkerülését jobban lehetővé tevő körülmények megteremtésére kell összpontosítani. E tekintetben mind az elmúlt, mind a jelenlegi közlekedési tárca számos adósságot hurok. Késik a Közlekedési Törvény számos pontjának végrehajtása. Mind a mai napig nem létezik egy, a költségkihatásokat is magában foglaló közlekedésbiztonsági program. A kormány számos, általa többször bejelentett intézkedés (pl. lakott területi sebességkorlátozás nyugat-európai szintre) hivatalos kihirdetését halogtatja. Gyakorlatilag a rendszerváltás kezdete óta — néhány értekezlet, vitautülés kivételével — semmit nem tett a jelenlegi helyzet megváltoztatására. Általános centralizációs törekvései ezen a területen is érvényesülnek, ez azonban csak a lársodalmi szervezetek részére rendelkezésre álló, az autózvezetők által befizetett összegek

elvonásában, koncentrálásában válnak meg. Abban nem, hogy hatványabb garancia állna kezésre ezen pénzüsszegnél hatékonyabb felhasználásra.

● Az intézkedések prioritá kijelölésénél feltétlenül figyelem kellene lenni arra, hogy sabb szempont az emberi lehetőségeknek megakadályozás bázis esetén a kárkövetkezmé hártása, bekövetkezése esetén menetel súlyosságának csökke. Nagyon meg kell fontolni, igen szerény pénzeszközöket rendszer esetén lehet a leghnyabban felhasználni. Kétségmenetelű, a költségekhez képe, kely biztos haszonnal járó indéseket nem szabad bevezetni. pl. a nagy számlógépes h zist gyors és pontos adatfeldzást feltételező, a szabályszege, járművezetők nyilvántartásátomatikus prioritást szolgálóított pontrendszer. Ez ugyanvonzónak látszik, azonbanvéletlen, hogy az egykori NSZkdáját két évtized múltán sem egyellen más ország sem!)

● A közlekedésbiztonságot gydi intézkedések közül nyvalóan a sebesség csökkentésérnyulók szolgálják a leginkább. közül elsősorban a lakottfiekre, még tovább korlátoz kört: a gyalogosok védelmé szolgálókra kell összpontosíta.

● Meg nem engedhető luxu olyan rossz közlekedésbiztons rendelkező országban, mint a külföldön már kikísérletezeth értelműen bevált intézkedések ligálása. (Csak néhány példaművek nappali kivilágítása, féklámpa, körforgalom, az éjláthatóság fokozásának küleszközéi.) Hazai döntéshozatalzben levő szakembereink kul ságának, intelligenciájának, ségudatának az utókor számbizonyított erővel rendelkező rője a tudomány aktuális rendelkezésre álló ismeretek mozása, vagy azok figyelmen hagyása. Az utókor azonban meghozott és végrehajtott ről tud ítékezni, a róluk szóló szas elmékedések, az alapos szltást, olykor csak a látszald ráciát mímelő látszalegyezte viták nem tartoznak a méltó érdemlő tetkek közé.